

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
12/ 412

H 20

Stellungnahme

**zur geplanten Änderung des Gesetzes zur
Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonen-
nahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV
(Regionalisierungsgesetz NW)**

Langenfeld, 28.03.1998
NWO-Dr.Fr/Up

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V.
Im Scheufeld 2
D-40764 Langenfeld
Tel. (0 21 73) 1 41 31, 1 41 35

Die geplante Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (RegG NW) wird von uns bezüglich

§ 11 Abs. 2 Buchstabe b)
sowie Abs. 3

abgelehnt.

Begründung

1. In den vorliegenden Kommentierungen verschiedener Landesregionalisierungsgesetze wird das RegG NW in der Regel als vorbildlich dargestellt, weil in ihm der Grundgedanke der Regionalisierung offenbar am besten umgesetzt worden ist. Es ist im übrigen so angelegt, daß vernünftige Lösungen zur Bewältigung der anstehenden Probleme im Personennahverkehr möglich sind:
 - Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der SPNV soweit wie möglich Vorrang erhalten (§ 2 Abs. 1 RegG NW)
 - das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten (§ 2 Abs. 2 RegG NW)
 - Zu Verdichtungsräumen soll einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr die Hauptfunktion des Personennahverkehrs zukommen (§ 2 Abs. 3 RegG NW)
 - im ländlichen Raum sollen koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden (§ 2 Abs. 5 RegG NW)
 - nicht einzelne Kreise und kreisfreie Städte sind Aufgabenträger des SPNV, sondern die aus ihnen gebildeten Zweckverbände (§ 5 Abs. 3 RegG NW), d. h. Einzelinteressenten müssen sich dem Gesamtinteresse eines Raumes unterordnen.

2. Die geplante Gesetzesänderung steht nicht im Einklang mit dem Grundgedanken der Regionalisierung. Die Zusammenfassung der Aufgaben- und Ausgabeverantwortung für den gesamten Personennahverkehr auf der Schiene (bei den Zweckverbänden) und auf der Straße (bei den Kreisen und kreisfreien Städten) wird aufgegeben. Für den Schienenpersonennahverkehr wird landesseitig eine für die Aufgabenträger zu beachtende Auflage gesetzlich verankert. Sie können nicht mehr frei entscheiden, obwohl sie allein die Verantwortung für den Personennahverkehr tragen.
3. Es gibt keinerlei sachliche Begründung für die einseitige Bevorzugung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Nur auf der Grundlage umfassender Kosten-Nutzen-Analysen können auf Dauer vertretbare Entscheidungen getroffen werden. Derartige Entscheidungen würden aber bei einer Änderung der RegG NW im vorgesehenen Rahmen verhindert.
4. Es ist nicht richtig, daß es zu der geplanten Gesetzesänderung keine Alternative gibt. Eine solche Alternative gibt es nur dann nicht, wenn man den SPNV einseitig bevorzugt. Verfolgt man dagegen das Ziel, einen für den Nutzer möglichst attraktiven Personennahverkehr zu schaffen, der dauerhaft finanzierbar ist, muß es auch möglich sein, den SPNV in Frage zu stellen. Die befürchtete Aushöhlung des schienengebundenen durch den straßengebundenen Personennahverkehr kann durch eine rigide Formulierung der Voraussetzungen in den Richtlinien zum RegG NW, unter denen Schienenersatzverkehre eingerichtet werden dürfen, verhindert werden.
5. Es ist nicht richtig, daß die Gesetzesänderung keine Auswirkungen auf die Gemeinden hätte. Wenn es verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist, Schienenersatzverkehre einzurichten, können diese Verkehre nach geltendem Recht aus den sog. § 8 Abs. 1-Mitteln des Bundes finanziert werden. Nach der geplanten Gesetzesänderung müßten diese Mittel von den Aufgabenträgern des ÖPNV unmittelbar aufgebracht werden.
6. Wir lehnen weiterhin den neuen § 11 Abs. 3 ab. Bei den Mitteln des § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes handelt es sich um Mittel, die für investive Zwecke bestimmt sind. Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten ist es erforderlich, daß entsprechende Investitionen getätigt werden. Daher dürfen diese Mittel nicht zu Betriebskostenzuschüssen verwandt werden.